

Ehrenamtlich im Schiffsbauch – Hermann Otten kümmert sich an der Schlachte um die MS „Friedrich“

Stand: 27.09.2023, 16:36 Uhr

Von: [Ulf Kaack](#)



Hermann Otten und seine eiserne Lady, der 65 Jahre alte MWM-Diesel, tief im Bauch der MS „Friedrich“. © Ulf Kaack

Hermann Otten arbeitet ehrenamtlich als Schiffsbetriebstechniker für die MS „Friedrich“. An der Bremer Schlachte kann sie von jedermann bewundert werden.

Moordeich – Unzählige Lieder wurden über Kapitäne geschrieben, keins hingegen besingt den Leitenden Ingenieur im Maschinenraum – eine zutreffende Erkenntnis, die bei Hermann Otten keinen Neid aufkommen lässt. Mit viel Herzblut legt sich der Rentner aus Moordeich ehrenamtlich als Schiffsbetriebstechniker für die MS „Friedrich“ ins Zeug.

Wenn das historische Motorschiff – 1880 gebaut und längst ein Wahrzeichen Bremens – von seinem Liegeplatz an der Schlachte zu einem Törn auf der Weser ablegt, hat Hermann Otten einen großen Teil seines Arbeitspensums bereits hinter sich. Zumeist ist er der erste an Bord, taucht nach einem Inspektionsrundgang durch alle Decks zügig ab in den Keller, spricht den Maschinenraum. Denn die eiserne Lady dort unten, ein 65 Jahre alter MWM-Diesel mit 200 PS Leistung aus sechs Zylindern, will zunächst betüdeln werden, bevor sie zuverlässig ihren Dienst versieht.

Die MS „Friedrich“ ist das älteste noch in Fahrt befindliche Schiff auf der Weser

„Der erste Handgriff geht immer zum Seeventil, um den Kühlkreislauf für die Maschine zu öffnen“, erklärt der 75-Jährige das komplexe Startprocedere. „Anschließend kontrolliere ich den Füllstand der Tropföler über der Ventilsteuerung und Sorge dafür, dass die Stößelbecher und Kipphebel satt vorgeschmiert sind. Es folgt das manuelle Vorschmieren des Motors bis zum Erreichen des erforderlichen Öldrucks von drei bis vier Bar. Der eigentliche Startvorgang wird mittels Druckluft und Zündfix-Glühstiften eingeleitet. Letztere zünden unter dem aufkommenden Kompressionsdruck und schon läuft der Motor rund.“

Eine besondere Affinität zur Seefahrt hat Hermann Otten nicht, dafür eine ausgeprägte Leidenschaft für Motoren – vor allem dann, wenn sie über reichlich Hubraum verfügen und Diesel durch ihre Kraftstoffleitungen fließt. Bei seinem langjährigen Arbeitgeber, einem auf Motoreninstandsetzung und -handel spezialisierten Unternehmen in Delmenhorst, mauserte er sich schnell zum Experten für Diesel-Großmotoren. Auch als Rentner kann der Moordeicher seine Finger nicht von großvolumigen Selbstzündern lassen und restaurierte mehrere betagte Ackerschlepper – bis ihn sein ehemaliger Kollege Reinhard Siemer davon überzeugte, sich als Schiffsmechaniker ehrenamtlich auf der „MS Friedrich“ zu engagieren.



Neben den schiffsbetriebstechnischen Aggregaten befindet sich auch eine Werkstatt im Maschinenraum. © Kaack, Ulf

Das kleine Passagierschiff mit seiner barock anmutenden rundlichen Formensprache ist das älteste noch in Fahrt befindliche Schiff auf der Weser. Ursprünglich im Fährbetrieb zwischen den Elbufern für Werftarbeiter im Hamburger Hafen eingesetzt, kam es 1918 nach Bremen. Hier fuhr es im Liniendienst, machte außerdem Hafenrundfahrten. Seit 1925 fährt es unter dem Namen „Friedrich“.

„Fünf Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, den die ‚Friedrich‘ unbeschadet überstand, wurde die bislang als Antrieb dienende Zweizylinder-Verbunddampfmaschine gegen einen 180 PS

MWM-Diesel getauscht“, blickt Hermann Otten zurück in die Historie des Schiffs. „Ab 1963 diente es als stationäre schwimmende Werkstatt und vergammelte langsam aber sicher. Der Abwracker hatte seinen Schneidbrenner schon angeheizt, als sich Mitte der 80er-Jahre unser Förderverein gründete und das Schiff übernahm.“

Ein Jahrzehnt investiert: Verein schultert Restaurierung der MS „Friedrich“

Mehr als ein Jahrzehnt dauerten die mehrheitlich von den Vereinsmitgliedern durchgeführten Restaurierungsarbeiten. Bei einem Probelauf der Maschine durchschlug ein Pleuel das Motorengehäuse. Totalschaden. Einen neuen Antrieb fand man in Köln an Bord eines zu verschrottenden Bunkerschiffs. Das spendete nicht nur die bis heute tadellos laufende Hauptmaschine, sondern auch noch ein Reintjes-Wendegetriebe sowie ein Deutz-Hilfsdiesel für den Generatorantrieb zur Stromerzeugung. Für den Einbau mussten mit immensem Aufwand das Deck aufgetrennt und komplett neue Fundamente installiert werden.

Seit 2000 hat die „Friedrich“ ihren festen Liegeplatz an einem Ponton an der Schlachte, dem maritimen Filetstück der Hansestadt. Regelmäßig ist diese schiffbauliche Ikone des 19. Jahrhunderts weserauf- und -abwärts mit Passagieren unterwegs. Zahlende Gäste natürlich, denn sie tragen erheblich zum Erhalt des Schiffs bei.

Ein gutes Dutzend ehrenamtlich tätige Crewmitglieder bilden die Stammbesatzung: Nautiker, Decksmannschaften, Servicepersonal... Für die betagte Technik sind Hermann Otten und zwei Kollegen verantwortlich. Dabei beschränkt sich ihr Tätigkeitsfeld keinesfalls auf die eingangs geschilderte Bedienung der Hauptmaschine im Fahrbetrieb. Hermann Otten: „Wir sind dafür zuständig, dass sich die ‚Friedrich‘ permanent in einem technisch einwandfreien und optisch ansprechenden Zustand befindet, außerdem den hohen gesetzlichen Sicherheitsstandards entspricht. Und da kommt eine ganze Menge an potenziellen Baustellen zusammen: Einerseits die Antriebskomponenten mit Haupt- und Nebenmaschine, Generator, Reintjes-Wendegetriebe, Startkompressor und dem Kraftstoffsystem inklusive der Tanks. Dazu gesellen sich die komplette Bordelektrik, Frischwasser- und Fäkalientanks samt Rohrleitungen, die Ruderanlage sowie der Zustand des Schiffsrumpfs im Allgemeinen.“

„Das Miteinander und der Zusammenhalt unserer Besatzung ist wirklich erstklassig.“

- Hermann Otten -

Der hervorragende Pflegezustand der „Friedrich“ hat auch einen ganz pragmatischen Hintergrund. Geht etwas kaputt an Bord, sind Ersatzteile häufig nicht mehr zu beschaffen oder nur zu exorbitant hohen Preisen. Bloß keinen Wartungsstau aufkommen lassen, so die bewährte Devise. Und geht doch mal etwas kaputt, dann taucht Hermann Otten in seine Profiwerkstatt in Moordeich ab, um an der Drehbank oder mit dem Schweißgerät aufwändig Ersatz anzufertigen.

Was motiviert den agilen 75-Jährigen zu seinem ehrenamtlichen Engagement? „Ach, als Rentner muss man ja was um die Ohren haben“, lacht er. „Aber mal im Ernst, die Gründe dafür sind vielschichtig: Zum Einen mein Interesse an der historischen Technik, mit der ich mich zudem von Berufs wegen ganz gut auskenne. Auf der anderen Seite halte ich die ‚Friedrich‘ für ein charmantes

Stück Technikgeschichte und bremisches Kulturgut, das es zu erhalten gilt. Und ein unschlagbarer Faktor ist letztendlich unsere Bordgemeinschaft. Das Miteinander und der Zusammenhalt unserer Besatzung ist wirklich erstklassig.“

Mitstreiter gesucht

[Bremische Gesellschaft zur Erhaltung der Großen Hafensrundfahrt MS Friedrich e.V.](#) – so lautet die etwas sperrige Bezeichnung des Fördervereins, der in vier Jahrzehnten eine eindrucksvolle Bilanz abgeliefert hat. Als Eigner gelang es der Interessengruppe, in jahrelanger ehrenamtlicher Arbeit aus einem Wrack ein schwimmendes Schmuckstück zu machen und dies in Fahrt zu halten. Spenden sowie die Beiträge der rund 400 Mitglieder sichern – neben den Einnahmen aus Vercharterung und den regelmäßig stattfindenden Törns auf der Weser – die etwa 20 000 Euro jährlich anfallenden Betriebskosten. Neue Mitstreiter sind bei den Förderern und auch innerhalb der aktiven Besatzung an Bord jederzeit willkommen.